

LES CHEVALIERS DU SALT

→ Chaque année, pendant une semaine, le grand lac salé de Bonneville (Utah États-Unis) accueille une compétition unique en son genre : un concours de vitesse pure réservé aux motos. Ouverte à tous mais surtout aux plus persévérants, cette piste s'apparente à une quête initiatique.
Texte et photos **Thomas Caplain**



En l'espace d'une semaine, le Français Laurent Dutruel aura battu deux records de vitesse.

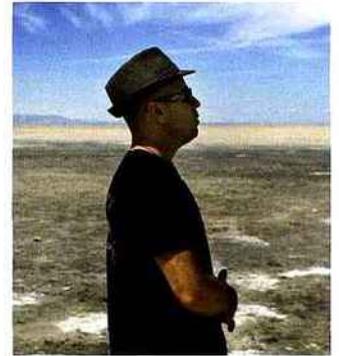
Parmi les engins en compétition, cette fusée jaune est considérée comme une moto.

Antoine de Saint-Exupéry a dû poser un jour son avion ici... à des kilomètres de toute terre habitée. Sous une chaleur suffocante, il aurait pu y rencontrer le mirage de son petit prince. Situé à 180 km à l'ouest de Salt Lake City, le lac asséché de Bonneville est en effet un des rares endroits de la planète où l'on peut distinguer l'exacte courbure du globe terrestre. À 6 h 30 du matin, une étrange caravane stationne sur la petite route d'asphalte qui mène à la langue de sel où, depuis des décennies, les fondus de vitesse du monde entier s'affrontent. À cause de son évidente photogénie, ce lieu sert aussi régulièrement de décor pour des scènes de blockbusters tels que *Independence Day* et *Pirates des Caraïbes*, ou des films d'auteur tels que *Gerry* de Gus Van Sant ou *The Brown Bunny* de Vincent Gallo. Pendant une semaine seulement, tout ce qui a deux ou trois roues et au moins un moteur a le droit de rouler en plein territoire mormon, c'est la Bub Speed Trail. Les pilotes de motos disposent de trois pistes pour battre un éventuel record de vitesse. Un coup d'œil

aux véhicules venus assister à la compétition suffit à donner le tournis : des trucks, des SUV et des camping-cars bien américains mais aussi une Rolls Royce, une Coccinelle tout-terrain, un buggy digne de l'Agence Tous Risques, une nouvelle Austin Mini et même une voiturette de parcours de golf... Et des motos américaines comme s'il en pleuvait, des Harley Davidson, des Indian, des anglaises aussi et surtout des modèles méconnaissables tant ils ont été modifiés pour la course. Les pilotes ont eux aussi des gueules. On remarque quelques jolies filles tatouées, un unijambiste, des freaks à longue barbe, des voyageurs de tous les continents...

LE GRAAL DE LA VITESSE PURE

Quand la caravane des participants rejoint le lieu du campement, on perçoit les premières odeurs d'essence et de mélanges divers. Cela fait plus d'un siècle qu'ils se réunissent ici. Tout ça à cause d'un certain W.D. Rishel, qui fut en 1896 chargé de déterminer le tracé d'une course de vélos reliant New York à San Francisco.



LE FRANÇAIS LE PLUS RAPIDE DE L'OUEST

Laurent Durand est venu de Douvaine (Haute-Savoie) avec une étrange machine, un produit rapide de sa construction. « J'ai eu une certaine idée de la vitesse, le savais que cette moto devait faire au moins une course. » Son premier essai servit de test d'adhérence sur le sel. Le pilote prend confiance et dès le 1^{er} jour il bat le record établi à 128 milles à l'heure (206 km/h) dans la catégorie nommée A-PUB en réalisant une moyenne de 125,9 mph (202 km/h). Le troisième jour, il installe un garde-boue de sa fabrication, le propulseur dans une toute nouvelle catégorie. Et dès le lendemain, il obtient une moyenne de 151,8 mph (244 km/h). Bessera, il revient la nuit même, jour de la première catégorie pour établir un nouveau record à 163,9 mph (264 km/h). Laurent repart avec deux records et la furiuse envie de revenir l'année prochaine.

« AVEC LE SEL, LA MOTO FUT DE TOUS LES CÔTÉS. LA CORROSION S'ATTAQUE À TOUS LES JOINTS, À LA PEINTURE. LE PREMIER TRAVAIL AU RETOUR – ET C'EST VALABLE POUR TOUS LES CONCURRENTS – SERA UN DEMONTAGE TOTAL. »

ALLAN, PILOTE D'UNE TRITON

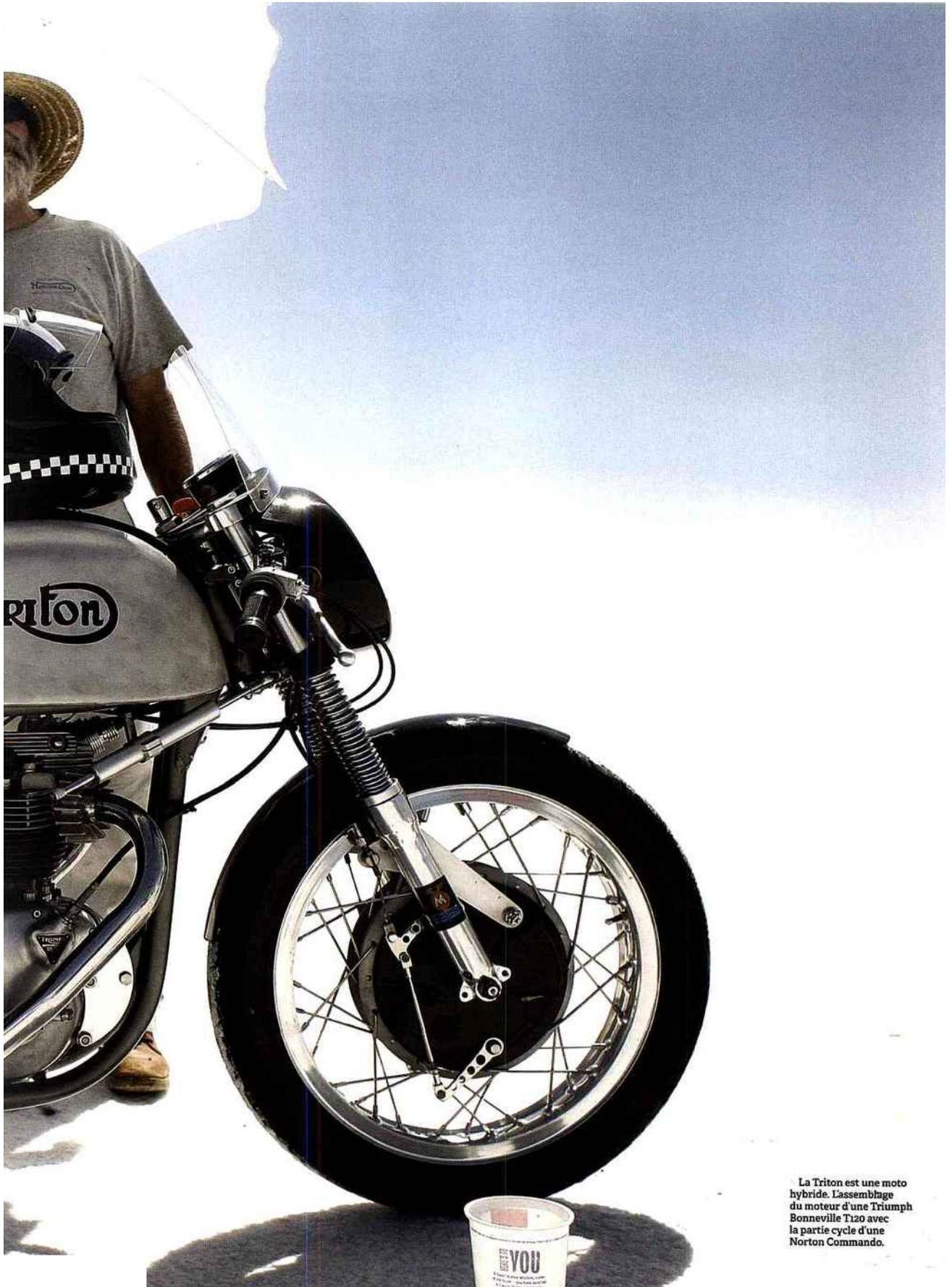
Il se rendit compte le premier que les lacs salés constituaient des pistes parfaites pour la vitesse pure. Dans la course aux records que se livraient alors les voitures américaines et européennes, l'allemande Blitzen Benz frappa un grand coup en 1911, à Bonneville, avec une pointe à 228 km/h. À la fin des années 40, la piste Bonneville Speedway est officiellement tracée sur la surface du

lac asséché. Le lieu devient vite synonyme de vitesse pure. Ainsi, en 1956, un « streamliner », sorte de cigare géant propulsé par un moteur Triumph T110 gavé de nitrométhane, effectue un aller-retour chronométré à 342,4 km/h. La firme anglaise décide alors de baptiser un de ses modèles du nom du lac, et la Triumph Bonneville passe dans le langage courant des motards.

« LA CORROSION S'ATTAQUE À TOUT »

À l'origine, la Speed Week avait lieu au début du mois d'août et recevait aussi voitures et camions. Mais d'année en année, l'affluence grandissante rallongeait les temps d'attente, et les motards chauffés à blanc par le soleil ne tenaient plus. Participer à la Bub Speed Trail est paradoxalement d'abord une affaire de patience. Même si la participation des modèles de série est autorisée, il faut le plus souvent construire son propre véhicule – ou du moins modifier un modèle existant – pour entrer dans une des nombreuses catégories. Une fois remplies les conditions d'inscription draconiennes et les machines acheminées sur





La Triton est une moto hybride. L'assemblage du moteur d'une Triumph Bonneville T120 avec la partie cycle d'une Norton Commando.



Un modèle refait à neuf d'Indian, la marque concurrente d'Harley Davidson au début du XX^e siècle.

place, les concurrents découvrent le revers de la perfection de la piste : la corrosion. En l'espace d'une semaine, les pilotes ne peuvent se permettre que peu de courses, le sel rongeur en seulement quelques allers-retours les plus solides des pièces mécaniques. « À force, la moto fuit de tous les côtés. La corrosion s'attaque à tous les joints, à la peinture. Le premier travail au retour – et c'est valable pour tous les concurrents – sera un démontage total », précise Allan, venu avec une superbe Triton et une Indian refaite à neuf. Avant le départ, Laurent, pilote français (*lire encadré*) n'est même pas certain que sa moto tienne le coup : « Je ne l'ai jamais poussée à fond pour en préserver la mécanique. »

SÉVÈRE CONTRÔLE TECHNIQUE

Les gens rassemblés ici forment une famille. Une famille d'obsédés qui participent à une compétition sans animosité ni tension. John, concurrent et membre à vie du club très fermé des pilotes qui ont dépassé les 200 miles à l'heure (321, 8 km/h), confie être ici avant tout pour prendre du plaisir : « Battre un record ? C'est la cerise sur le gâteau, mais rouler sur le sel est déjà

une drogue. Une fois qu'on y a goûté, impossible de ne pas y revenir. C'est obsédant. » Autre paradoxe, pour battre un record ici, il ne suffit pas d'aller le plus vite possible d'un point A à un point B. « Il faut d'abord passer le sévère contrôle technique qui concerne aussi bien la moto que l'équipement du pilote, avant de faire ses deux "runs" », explique Michelle, une Française expatriée en Australie. En fonction de la puissance de la moto, la distance autorisée pour s'élancer varie. Le chronométrage s'effectue en revanche toujours sur un mile (1,6 km). La moyenne des deux temps effectués valide ou non le nouveau record. Les commissaires de course installent alors la moto dans un parc fermé et le pilote doit démonter le haut moteur pour permettre aux techniciens d'en vérifier l'exacte cylindrée. Depuis l'arrivée des turboréacteurs, il ne s'agit plus aujourd'hui de s'attaquer au record de vitesse absolu – dès 1970, le Blue Flame à moteur-fusée atteignait 1001,67 km/h –, mais plutôt de trouver un interstice entre les catégories où placer les performances du modèle qu'on a construit pendant un an. Un exercice d'humilité qui donne à cette compétition sa saveur si singulière. ●



Parmi tous les concurrents de la compétition, seuls quatre personnes ont réussi cette année à entrer dans le très fermé « club des 200 mph » (env. 323 km/h).